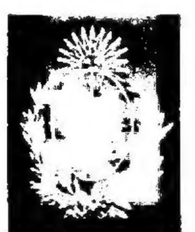


SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
QUINTO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 3021 DE 1994

AGOSTO DE 1994

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

A F E

Llamado a licitación para la venta de su terminal en la ciudad de Colonia

---

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 11 DE AGOSTO DE 1994

25x

A S I S T E N C I A

Preside	: Señor Senador Carlos Bouzas -ad hoc-
Miembros	: Señores Senadores Dante Irurtia y Néstor Moreira Graña
Secretario	: Señor Walter Alex Cofone
Invitados especiales	: Miembros del Directorio de AFE: señor Michael Castleton, Presidente; señor Iván Coronel, Vicepresidente y señor Julio César Hernández, Director

---

mar.1

25X

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 15 minutos)

________La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado recibe la visita del Directorio de AFE. El motivo de ésta obedece al hecho de la entrevista que tres señores ediles --actuando en representación de un conjunto de ediles de la Junta Departamental de Colonia y acompañados, en esa instancia, por el señor representante Thelman Borges-- mantuvieran con esta Comisión, ocasión en la que expresaron su preocupación por el llamado a ofertas que hizo el Directorio de AFE --la versión taquigráfica de lo manifestado obra en poder de los señores Directores de AFE-- a fin de vender a particulares el predio que ocupa la estación del ferrocarril en dicho departamento.

La Comisión aprobó una serie de gestiones y entre ellas está la de conversar con el Directorio de AFE sobre el asunto.

SEÑOR CASTLETON.- Antes que nada debo hacer una aclaración. Señalo que presenté mi renuncia al Directorio el lunes de la semana pasada y me fue aceptada en el día de ayer, aunque todavía no he sido notificado, por lo que creo que sigo en funciones como Presidente de AFE.

Con respecto al tema que vamos a tratar en el día de hoy, como los señores senadores saben, AFE trabaja dentro de un marco financiero absolutamente constreñido que, a su vez, está englobado en el llamado "contrato programa" que se firma al principio del quinquenio y se va

ajustando según la evolución de algunas variables.

Uno de los programas que ha instituido este Directorio de AFE es el de la realización de activos improductivos. AFE tiene gran cantidad de activos improductivos y, por lo tanto, se ha decidido darles dos tipos de destinos: a los que no tienen un valor inmediato tal que se pueda volcar el dinero a la empresa, se les trata de buscar un fin social --es por ello que en Colonia hay gran cantidad de bienes de AFE en poder de la Intendencia cumpliendo, a mi juicio, una excelente labor social-- y, por otra parte, con los que sí tienen valor se ha intentado mejorar la situación financiera de la empresa, por lo menos en lo que respecta a su disponibilidad de caja.

En ese sentido, un ejemplo importante es la venta del terreno de Punta del Este que se llevó a cabo al levantarse la vía que iba a dicho balneario, decisión ésta que no vamos a calificar acá pero que nos parece desafortunada. A cambio de eso se le dio un porcentaje del terreno "La Pastora" de Punta del Este que, en su momento, se vendió en la cifra de U$S 3:600.000. Eso permitió que AFE de alguna manera siguiera --no digo cómodamente, pero sí con una holgura económica que hacía años que no tenía-- con su plan de inversiones, que ha sido publicado en la prensa, en contenedores, grúas pórticos y demás.

Otro predio que se vendió en las mismas condiciones, es decir, por licitación, fue el que está ubicado en el Puerto. Fue adquirido en alrededor de U$S 600.000 y dicho dinero se volcó también a las arcas de AFE. Evidentemente, la cifra involucrada prestó una ayuda muy importante.

Para quienes conocen la actividad empresarial, señalo que hemos procurado "no vender las joyas de la abuela", gastando en el Rubro 0,

que para nosotros es fundamental; e intentamos que quedara en beneficio de la empresa.

Dentro del mismo contexto, hoy por hoy, tenemos dos predios importantes en cuanto a su valor para seguir con el programa. Uno de ellos está ubicado frente a la estación de AFE y es un estacionamiento que se encuentra entre las calles Río Negro y Paraguay. El otro, cuya cifra no es tan importante, es el de la estación de Colonia. Después de mucho pensar acerca de qué se podía hacer en ese sentido, el Directorio resolvió proceder a la licitación del predio. Antes de eso, tratando de mantener el predio en el patrimonio de AFE, se firmó un contrato de arrendamientos con una empresa de transporte de Colonia, que lamentablemente no tuvo andamiento, aunque redundó en una mejora muy importante para algo que estaba muy alicaído.

Los que conocen todo el tema de la remesa de Colonia saben que se realizó una buena obra y ahora están en curso los trámites judiciales para cobrar los arrendamientos atrasados. Entonces, se optó por la venta del predio, pero esta no es una decisión caprichosa ya que AFE necesita ese dinero. Dentro del marco del contrato, este año logramos un ajuste de los rubros que nos aporta Tesorería y que no significa un aumento en términos reales, porque obedece al desfase que hay entre los costos internos y el valor del dólar. Todos sabemos en qué medida ha aumentado el Rubro 0 en términos reales. En ese sentido, hubo que insistir para que la Oficina de Planeamiento y Presupuesto cumpliera su parte en nuestro contrato de programas. Pero eso tampoco nos alivia en forma muy marcada nuestra posición financiera. En consecuencia, debemos seguir con nuestro plan de recuperación de activos.

Por otro lado, tenemos que decir que en la actualidad el predio de la estación de AFE de Colonia es un baldío. No cabe ninguna duda de que se trata de un lugar estratégico. Asimismo, queremos expresar que hemos conversado con vecinos de la zona, quienes nos han pedido, reiteradamente que buscáramos una solución al problema.

Creo que podemos decir, sin temor a equivocarnos, que no tenemos --salvo la remesa, que quedó muy bien construída-- edificios de gran valor arquitectónico.

Quiero destacar que AFE, al contrario de lo que se dice, tiene otro predio con 4,4 hectáreas en el lado oeste de la entrada al Puerto y un triángulo de una hectárea en el lado este. Pienso que ese predio se va a mantener por si en el día de mañana se produce algún movimiento

de trenes en el cono urbano de Colonia. De todos modos, esa posibilidad no la veo muy probable a corto plazo.

Quiere decir que AFE no va a perder la capacidad de operar el sistema ferroviario, si es que se da una verdadera demanda y necesidad en ese sentido. Por lo tanto, la venta de este predio va a eliminar a este baldío que está junto a la ciudad histórica. No conozco los términos exactos de la licitación --sólo puedo decir que ésta no especifica proyectos o qué se debe hacer en dicho predio--, pero presumo que allí se va a desarrollar una zona turística, lo que significará una nueva fuente de trabajo para la gente del departamento.

Por otra parte, en lo personal, no me ha llegado ninguna alternativa formal distinta a esta posición. Por ejemplo, nadie nos ha ofrecido U$S 1:500.000 --que sería el precio del terreno-- para que no tengamos que vender el predio. Tampoco se nos ha dado ninguna solución distinta en cuanto a qué fin se le podría dar al predio. La única alternativa que se me mencionó en algún momento fue la creación de una reserva de fauna, lo que no parece demasiado lógico en predios caros y céntricos, cuando lo limitante no es la tierra en este departamento. Uno se imagina una reserva de fauna en la zona, por ejemplo de San Pedro, pero no en pleno centro de la ciudad. También se mencionó la posibilidad de que allí se instalara un mercado con la misma gente que antes estaba en la plaza, pero es una opción que no tiene ninguna posibilidad urbanística ni económica para AFE.

Por lo expuesto, el Directorio de AFE tomó esa decisión y está encaminado en ese sentido.

SEÑOR HERNANDEZ.- Pienso que el señor Castleton ha sido suficientemente

claro como para centrar el problema en sus justos términos.

SEÑOR IRURTIA.- Con respecto a este tema, se me han despertado una serie de inquietudes. Una de ellas tiene que ver con lo que ha expresado el señor Presidente del Directorio en el sentido de que este problema no colide con el hecho de que en un futuro el ferrocarril llegue hasta Colonia.

Indudablemente, el país tiene necesidad de contar con un buen servicio de ferrocarril, dado el crecimiento de vastas producciones que implicarán un transporte muy intenso. En consecuencia, no tengo ninguna duda en cuanto a que ese va a ser el medio que va a salvar rápidamente esa situación. Realmente, este es un tema que me preocupa y en tal sentido señalo que, a mi juicio, debe mantenerse la terminal de la ciudad de Colonia.

Por otra parte, quisiera referirme al entorno de ese predio. No desconozco el estado actual en que se encuentra ni, lógicamente, la posesión, por un determinado tiempo en calidad de arrendamiento, por parte de una empresa privada, que podría ser favorable o no para determinados intereses. De todas maneras, creo que la ubicación de este predio es de una importancia vital en cuanto al significado que tiene para todo el entorno de la ciudad de Colonia. En consecuencia, esa vecindad con un monumento histórico que no sólo tiene carácter nacional, sino también mundial --como ocurrirá muy pronto-- hace que deba procederse con mucha cautela en este tema. No obstante, me llama la atención que quienes mantienen esta tesitura y la expresan públicamente no hayan hecho las gestiones pertinentes ante el Directorio de AFE, a fin de hacer conocer sus expectativas en cuanto a este predio tan preferentemente ubicado.

Otro tema que debería ser aclarado en el seno de esta Comisión, en virtud de que fue mencionado por quienes asistieron a la reunión anterior, es el relativo a la deuda que AFE mantiene con la Intendencia Municipal de Colonia.

Concretamente, es sobre estos tres aspectos que quisiera un mayor abundamiento de información.

SEÑOR CASTLETON.- En primer lugar, debo manifestar que comparto plenamente las observaciones del señor senador Irurtia y en ese sentido señalo que nosotros tenemos la misma preocupación y sabemos perfectamente que debemos ser muy cuidadosos acerca de lo que se vaya a hacer en ese predio. De todas formas, no podemos ignorar que quien vaya a invertir una cifra muy importante de dinero en ese lugar, no lo va a hacer antinómicamente con respecto a lo que ya está. Sin embargo, pensamos que la Intendencia tendrá que tomar injerencia en ese asunto a través de las reglamentaciones vigentes a nivel departamental sobre permisos de construcción, etcétera. Reitero, creo firmemente que nadie va a hacer una inversión importante que no esté de acuerdo con todo ese hermoso entorno que tiene la ciudad de Colonia. Sabemos que se han dado algunos casos en el mundo, pero son muy pocos porque, afortunadamente, en ese sentido los arquitectos han mejorado mucho. Recuerdo que una de las iniciativas presentadas era para hacer un estacionamiento en ese predio, lo que a mi juicio hubiera sido absolutamente lamentable. Considerando que se trata de un predio de cuatro hectáreas hay espacio como para hacer varias cosas.

En su momento, evaluamos la posibilidad de que la licitación se hiciera sobre los proyectos presentados, pero luego llegamos a la conclusión de que AFE no estaba calificada para hacer ese tipo de evaluación. Entonces, nos aseguramos la más absoluta cristalinidad en la medida en que establecimos que se tratara de una licitación basada únicamente en el precio. De todas maneras, entendemos totalmente válida la consideración efectuada por el señor senador Irurtia, pero no

encontramos otra forma de llevar adelante este operativo.

En lo que tiene que ver con la deuda que mantenemos con la Intendencia Municipal de Colonia, debemos afirmar que por disposición del artículo 17 de la Ley Orgánica de AFE, estamos exonerados de toda tasa, tributo o impuesto. Esa disposición expresa que la Administración de Ferrocarriles del Estado queda exonerada del pago de todo tributo y contribuciones, con excepción de las tarifas por servicios efectivamente prestados. Posteriormente, se dictó una ley modificativa, por lo que se trata de uno de esos temas en los que hay dos bibliotecas. Asimismo, adelantamos que AFE sería absolutamente inviable en el caso de que fuera a pagar todo lo que pretenden las distintas Intendencias de nuestro país. Debemos señalar que esta exoneración surgió en el momento en que se pretendía que el ferrocarril llegara a todos lados, pero como actualmente este medio de transporte está más cuestionado, surgen este tipo de inconvenientes. Con respecto a este punto, también debe quedar claro que todas las Intendencias del interior usufructúan una cantidad de bienes de AFE con fines sociales, en virtud de una política con la que todos los directores del organismo estamos de acuerdo. Es así, que hemos ido cediendo bienes en régimen de comodato precario, con el objetivo de que se asegurara su mantenimiento y se cumpliera algún fin social y no sucediera como en algunas líneas que dejaron de utilizarse y luego las estaciones fueron desapareciendo poco a poco. De acuerdo con los datos que poseemos, AFE tiene 21 padrones al servicio del departamento de Colonia, alguno de los cuales me enorgullecen profundamente, como por ejemplo el de Tarariras, donde está ubicada una escuela para niños discapacitados, que es una obra excepcional; en Cufré, asimismo, ayudamos a levantar un salón comunal,

un liceo, y se destinó otro salón para que las damas hicieran sus manualidades; en Colonia entregamos cuatro viviendas para la Jefatura de Policía, etcétera. Queda claro, entonces, que brindamos un importante apoyo tanto a la Intendencia de Colonia como a las restantes de todo el país.

Por lo tanto, en el caso hipotético de que en definitiva llegara a establecerse la existencia de una deuda, de todos modos tendríamos un saldo a favor, dado que también deberíamos evaluar los bienes que AFE ha cedido a la comunidad de Colonia, en este caso concreto, como así también a las de los restantes departamentos. Debemos ser muy claros al afirmar que no está en nuestro ánimo actuar de esa manera, porque reconocemos que el espíritu de esa concesión en las exoneraciones fue importante para que el ferrocarril llegara a todas partes y, en consecuencia, hoy no ponemos precio al apoyo que podemos dar a nivel departamental. Específicamente en el caso de Colonia, estamos muy conformes con esa política, porque basta con ir a la escuela agraria "La Estanzuela" para darse cuenta que lo que se ha hecho es realmente una belleza.

Precisamente, allí se recicló el viejo edificio de la estación de ferrocarril y se destinó a una escuela. Esto nos indica que se ha contribuido de manera importante con la comunidad de Colonia. Quiero decir que, si bien "de jure" el hecho puede ser discutible, de facto estamos bastante cubiertos.

Por otra parte, deseo referirme a los cuestionamientos que se nos han realizado en relación con el estado actual de las vías que, en el caso de Colonia, lisa y llanamente es malo. En algún momento, tuvimos la opción de levantarlas --es decir, eliminar la posibilidad de que en determinados lugares hubiera servicio de trenes hacia esa zona--, pero el Directorio finalmente decidió, a conciencia, soportar alguna crítica acerca del mal estado de las vías, en lugar de inclinarnos por una salida fácil como lo es la de levantarlas, lo que hubiera implicado que jamás volvieran a circular trenes en esa zona. Naturalmente, una cosa es que exista algo y se pueda mejorar y otra es que si hubiéramos levantado las vías, reitero, jamás volvería a cumplirse el servicio de trenes hacia Colonia. La política del actual Directorio ha sido buena en ese sentido, pues ha tratado de mantener las vías.

Cabe acotar que en la zona de Rocha --y el señor senador Moreira Graña podrá corroborarlo ya que somos, prácticamente, vecinos de aquel lugar-- se ha dado una situación análoga. Digo esto porque en algún momento se trató de levantar la línea hacia esa localidad, pero no quisimos hacerlo, sino que toleramos situaciones de descarrilamiento importante y, hoy por hoy, tenemos una vía en funcionamiento que, por otra parte, va a ser vital para el futuro, teniendo en cuenta la producción forestal y la rehabilitación del puerto de La Paloma. Sin

embargo, reitero, existía un plan tendiente a levantar el ramal a Rocha, lo que hubiera representado un error histórico.

Actualmente continuamos en esa tesitura, a pesar de que hay líneas que, a nuestro juicio, sería necesario levantar como, por ejemplo, la de Durazno-Trinidad, o la de Baltasar Brum-Artigas, la de Salto-Bella Unión, pues allí no se puede vislumbrar ninguna posibilidad --al menos, a nuestro leal saber y entender-- de que los servicios vuelvan a marchar. Esa medida aún no se ha adoptado, pero seguramente lo tendrá que hacer la Administración futura.

Deseo dejar aclarado este aspecto, ya que hay gente que ha criticado la situación de las vías a Colonia, pero no debemos olvidar que AFE se maneja con recursos limitadísimos, por lo que tenemos que concentrarlos donde exista una real demanda de servicios. Paralelamente, no debemos dejarnos llevar por la decisión fácil, es decir, la de levantar determinadas vías para usarlas en otro lado; por el contrario, con pie de plomo, debemos analizar las posibilidades de futuro que tienen las mismas para su funcionamiento. Personalmente, soy de los que piensa que la línea a Colonia volverá a ser fundamental en el marco que podamos mantener alguna conciencia ferroviaria en el Uruguay, que el puente Colonia- Buenos Aires sea ferroviario; creo que sería un enorme error cortarnos las manos antes de empezar. Muchas veces hemos pensado en hacer algo así en el país, pero luego cambian las circunstancias y no podemos dar un paso atrás. De modo que debemos mantener las puertas abiertas.

A esto se debe agregar que la línea 329 constituye otro ejemplo de lo que estamos hablando, pues allí había un puente insignificante y hoy se construyó uno carretero. Me podrán decir por qué no levantamos esa

vía, a lo que debo contestarles que no lo hacemos considerando que existe allí una cuenca forestal aún inexplotada; las tierras blancas de Durazno, de Blanquillo, de La Paloma, tienen un potencial increíble, pero podría ocurrirnos que no existiera forestación porque no hay ferrocarril, y a la inversa.

Por lo tanto, tenemos que dejar la opción abierta y tolerar que se critique al Directorio por no mantener algunas líneas o por no adoptar medidas con respecto a otras situaciones. Reitero que hacemos lo que podemos donde hay demanda y dejamos las otras vías en espera para usos futuros. En realidad, ese es el concepto que se ha manejado.

SEÑOR MOREIRA GRAÑA.- Indudablemente, el tema que está considerando la Comisión es trascendente. Es muy cierto lo que se señala en relación con las consecuencias que puede traer la ampliación del puerto de La Paloma. Precisamente, ya se ha efectuado el llamado internacional y nacional a empresas para que oferten la realización, por concesión de obra pública, del puerto de La Paloma, el que quedaría instalado con una profundidad de, aproximadamente, 10 o 12 metros. Por lo tanto, se trataría de un puerto de aguas profundas, que sería destinado en pocos años a la salida de la producción de lo que va a ser el plan forestal establecido en el país y que tendrá como finalidad el desahogo del puerto de Montevideo, que en este momento ya no satisface la demanda de la exportación de madera. De modo que el mantenimiento de las vías, a nuestro juicio, es muy importante y tendrán que ser reflotadas.

Vemos que, por ejemplo, en la estación de ferrocarril de la ciudad de Rocha, existe una cantidad enorme de madera que se está transportando desde allí hacia el puerto de Montevideo. Cuando se proceda a la ampliación del puerto de La Paloma, seguramente se

revertirá esa situación.

Sin perjuicio de lo expuesto, quisiera que me informaran cuál ha sido la transformación de los activos no productivos, es decir, hacia dónde se han dirigido, pues ello no va aplicado al rubro 0. Asimismo, deseo saber cuál será el futuro de esa transformación del activo no productivo de la estación de ferrocarril de Colonia.

SEÑOR CASTLETON.- Comparto totalmente lo expresado por el señor senador Moreira Graña.

Advierto que me voy a desviar un poco del tema para señalar que cuando asumí la Presidencia del Directorio, en el discurso que pronuncié, hice referencia a que, por definición, no estaba de acuerdo con el planeamiento central, aunque en ciertas zonas debemos tener algún criterio respecto a cómo vamos a hacer las cosas en el país. En el tema del transporte no podemos continuar con subsidios implícitos, cruzados, es decir, todo un andamiaje que hoy por hoy no nos permite tener un panorama claro en ese aspecto, ni tampoco sobre la competitividad de los distintos medios de transporte entre sí. Lógicamente, lo mismo sucede con respecto a los puertos.

Creo que es absolutamente fundamental que definamos lo que vamos a hacer y la forma en que vamos a encarar los puertos. En tal sentido, muy pocos pueden imaginarse lo que representa los 2:000.000 de toneladas de madera que deberemos manejar de aquí a cinco años. Además, estamos hablando de 800.000 toneladas más que corresponden a toda la producción del sector privado. Por lo tanto, debemos organizarnos, tener claro hacia dónde vamos y saber que, en el caso específico del ferrocarril, nos estamos refiriendo a la forma más eficiente y económica de transportar determinados productos del sector primario.

En consecuencia, ya no existe una antinomia entre el ferrocarril y el transporte carretero o el fluvial; de lo que se trata es de impulsar a cada sector donde sea útil para el país. En la medida en que estos medios de transporte sean útiles para el Uruguay, debemos invertir lo que sea necesario en el ferrocarril, en los puertos y en las carreteras.

En la actualidad, es totalmente imposible transportar por las carreteras esas 2:000.000 de toneladas de madera que mencionamos, y nadie está haciendo algo al respecto. Quizás sea un poco duro al expresar esto, pero no sé si existe una real conciencia en ese sentido. Como ciudadano me preocupa mucho este tema por el deterioro inimaginable que tendrán nuestras carreteras si no tomamos alguna resolución al respecto, así como por el peligro que significará circular por ellas y el costo que tendrán. Al respecto, quiero señalar que una carretera más o menos decente representa una suma de aproximadamente U$S 500.000 por kilómetro, con una duración de diez años en condiciones de mantenimiento normal y no exigida —lo que no

sucedería en este caso--, mientras un kilómetro de vía ronda los U$S 150.000 y tiene una vida útil de 40 años en condiciones absolutamente exigidas. En consecuencia, debemos tomar conciencia y decisiones acerca de estos aspectos en un corto plazo, porque no hay más tiempo.

Además, debemos tener en cuenta qué va a pasar con el puerto de La Paloma. Creo que de una vez por todas tenemos que ponernos de acuerdo en cuanto a qué hacer con ese puerto. Tenemos que diseñar una política del transporte, poniendo todas las cartas sobre la mesa y no siguiendo con el actual sistema de subsidios implícitos, explícitos y cruzados, sin tener un panorama claro de lo que está sucediendo. A mi leal saber y entender y aprovechando su conexión ferroviaria, éste debe ser el puerto del Este maderero del país. Tan así es que hace pocos días recibí la visita de unos empresarios australianos preocupados por el tema ferroviario, quienes señalaron su deseo de plantar 40.000 hectáreas con la condición de poder utilizar el puerto de La Paloma. Creo que de una vez por todas tenemos que ponernos de acuerdo en cuanto a qué hacer con ese puerto. Tenemos que diseñar una política del transporte, poniendo todas las cartas sobre la mesa y no siguiendo con el actual sistema de subsidios implícitos, explícitos y cruzados, sin tener un panorama claro de lo que está sucediendo.

Pido disculpas a los señores senadores por la digresión, pero es un tema que sinceramente me preocupa mucho como ciudadano.

Por otra parte, quiero decir que es absolutamente cierto lo que expresaba el señor senador Moreira Graña. En tal sentido, en lo que tiene que ver con la realización de activos improductivos, hemos procurado no utilizar el rubro Cero. Debo confesar que el tema me tomó

un poco por sorpresa y no recuerdo exactamente los rubros en que hemos empleado ese dinero. Sin embargo, podemos decir que hemos instalado un sistema de control de radio desde Montevideo hasta 25 de Agosto para pasajeros y carga, lo que ha significado una inversión importante. Además, hemos invertido en vehículos, ya que AFE se encontraba en una situación totalmente calamitosa. Al respecto, debo manifestar que por ese motivo sufrí un accidente que podría haber tenido consecuencias graves.

Ese dinero también se ha destinado a hacer más eficaz la atención al cliente. Por ejemplo, se han mejorado los pórticos de movilización de contenedores y se ha invertido en contenedores, que en la actualidad es la forma de manejar la carga, porque tal como se encontraban no era viable cumplir con el servicio.

Por otro lado, hemos invertido una cifra considerable en la mejora de los vagones y de los equipos. Es cierto que esto no se nota mucho, pues al mirar un vagón externamente no se ven los cambios, pero lo cierto es que han sido reconstruidos en su parte inferior.

En lo que respecta a la reconstrucción de vías, hemos destinado sumas muy importantes. Esto se ha hecho, fundamentalmente, a través de licitaciones, con empresas privadas, aunque no recuerdo exactamente cuál ha sido el kilometraje.

En lo que tiene que ver con el crédito japonés y con recursos propios, debemos decir que los destinaremos a mejorar 1.474 kilómetros de vía, que representan aproximadamente un 60% de nuestra red actual.

Podemos hablar de otros aspectos como, por ejemplo, la soldadura aluminotérmica, que evita el golpeteo que se siente al ir en el tren. Este sistema permite ir soldando en tramos muchos más largos, de hasta

35 metros, en lugar de cada 7 metros, como se hacía antes. Eso hace que el andar sea más homogeneo y que sufra menos el material rodante.

En definitiva, hemos tratado de optimizar la infraestructura del ferrocarril y buscando, fundamentalmente, la forma de brindar un mejor servicio a nuestros clientes. A nuestro juicio, algo importante que logró este Directorio fue convertir al usuario en cliente. Es sabido que el cliente se gana con años de dedicación y se pierde en un segundo. Este fue el cambio que se logró, tanto con la gente de AFE como con el trabajo en toda una serie de aspectos, algunos de los cuales enunciamos.

Esta es, a grandes rasgos, la forma en que se ha ido invirtiendo el dinero de estas realizaciones de activos.

SEÑOR IRURTIA.- Lo que han manifestado el señor senador Moreira Graña y el señor Presidente de la Administración de Ferrocarriles del Estado --este último en nombre de los demás integrantes del Directorio-- me recuerda algo que ocurrió en mi pueblo, Carmelo.

Allí, alguien que es algo así como un líder comunitario, que inclusive llevó hace muchísimos años a esa ciudad el casino e hizo de ese entorno un polo turístico importante, siempre decía que su sueño era --y lo decía por todos los medios-- que existiera un ferrocarril que por medio de un puente uniera Buenos Aires con Colonia y que terminara en el puerto de aguas profundas de La Paloma.

En mi opinión, viendo los hechos, ese deseo cada vez se va transformando más en realidad. Este hombre que mencioné siempre hablaba de las pocas posibilidades del puerto de Buenos Aires con miras al futuro. Esto sigue siendo muy cierto, como lo es también la enorme expectativa que tiene el puerto de La Paloma como el auténtico puerto

de aguas profundas de nuestro país.

SEÑOR CASTLETON.- Deseo agregar algo a lo expresado por el señor senador Irurtia.

En mi opinión, generalmente estamos 20 años atrás de lo que está pasando en el mundo; además, los tiempos se van acelerando por las mejoras que se van dando en las comunicaciones. Aunque parezca un sueño, debo decir que creo --y lo digo a título personal porque no quiero comprometer la opinión de los otros Directores-- que existen dos aspectos del transporte ferroviario que debemos analizar. Uno de ellos --como bien decía el señor senador Irurtia-- tiene que ver con una conexión con Buenos Aires, Montevideo, La Paloma y, por qué no, Brasil.

Digo esto porque todos sabemos lo que son los trenes de alta velocidad en Francia. Los ferrocarriles contaminan menos, usan menos combustible por tonelada transportada, son más seguros, no producen polución por ruido, requieren menos terreno y van de centro a centro de la ciudad sin despegar ni aterrizar, que son los momentos más peligrosos de los viajes por avión. Entonces, por qué no hemos de tener ese servicio en el futuro. No entiendo por qué el eje vial Montevideo-San Pablo tiene que ser solo carretero; también puede ser ferroviario, como en el resto del mundo.

Otro tema que tenemos que enfrentar y ver como sociedad en el cono urbano de la ciudad de Montevideo es la conexión semiferroviaria o de algún tipo con los balnearios de la Costa de Oro. Personalmente, no me asusta transitar por la Avenida Giannattasio, pero sí cruzarla. Por eso creo que es otra área de crecimiento que tiene el ferrocarril en nuestro país porque la ciudad se está extendiendo vertiginosameante para esa zona del Este, aunque se necesita una concientización y un estudio serio de las opciones. Pienso que antes de finalizar este siglo alguien va a decir que no podemos seguir tolerando tantos muertos por semana en esa ruta. Entonces, no debemos descalificar el ferrocarril de entrada, como se ha hecho tantas veces. Quizás no sea conveniente poner uno tradicional, pero sí algún sistema semiferroviario.

SEÑOR PRESIDENTE.- Comprendo que cuando se habla de un tema específico, como es el del ferrocarril --sobre todo si se trata de gente que está preocupada por los problemas del país--, se pueda pasar al de la

explotación forestal y al de las comunicaciones del llamado cono urbano del departamento de Montevideo con parte del de San José y Canelones. Personalmente comparto estas preocupaciones y muchas de las soluciones que se han planteado. Hace tiempo que el problema de la forestación está en los planes de mucha gente. Por ejemplo, hace cuarenta años participé de una resolución del sindicato bancario para comprar dos latifundios en el departamento de Paysandú e iniciar la forestación que hoy rinde 100.000 toneladas de madera al año. AFE se encarga de recoger esa madera en la estación de Piedras Coloradas, medio para transportar madera en bruto.

Además, está el problema de los medios de comunicación carretero, por vía aérea o marítimo y el del procesamiento de la madera --me refiero a la celulosa-- que ocupa menos lugar y los castiga menos.

Con respecto a las comunicaciones en el cono urbano de Montevideo, conozco los planteos que en su momento hizo el ingeniero Nunes e, incluso, el proyecto concreto que en el año 1990 presentó quien me precedió en la banca, mi compañero Germán Araújo, referente a la comunicación de Progreso con Las Piedras, Montevideo y los balnearios del este, hasta el arroyo Pando. Como bien decía el señor Presidente del Directorio, esto se debería hacer no con el ferrocarril tradicional sino con otras formas de comunicación que tienen que ver con éste.

Ahora bien; nosotros llamamos al Directorio de AFE a raíz de una preocupación expresada por un conjunto de representantes del departamento de Colonia. Al respecto, tengo algunas consideraciones y consultar que hacer.

El señor Castleton nos dice que el Directorio, después de analizar mucho las posibilidades que tenía ese predio ubicado en el Departamento de Colonia, resolvió hacer un llamado a licitación. En primer lugar, quisiera saber si se consultó a las gerencias técnicas al respecto y qué respuesta se obtuvo.

SEÑOR CASTLETON.- Efectivamente, en su momento se hicieron las consultas del caso y hubo acuerdo en que dada la situación actual de AFE --manteniendo la posibilidad siempre latente de una conexión ferroviaria con Colonia-- no había problemas para hacerlo desde un punto de vista ferroviario.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me permito aclarar que la información que tenía --que ahora se contradice con la que nos da el señor Presidente del Directorio-- era que de tres informes recibidos, el de la Gerencia de Infraestructura era contrario a la venta de este predio. Por otra parte, el informe conjunto de las tres gerencias decía que si el Directorio entendía que correspondía hacer la venta, no había inconveniente.

SEÑOR CASTLETON.- Con todo respeto hacia la Gerencia de Infraestructura de AFE, debo decir que siempre está en contra de cualquier tipo de proposición en ese sentido. Quizás ello suceda porque su función la obliga a defender a capa y espada la infraestructura de la empresa. Sin embargo, como empresarios y directores, nosotros tenemos que tener en cuenta no sólo el aspecto puntual de una Gerencia, sino el global de la empresa. Y nosotros pensamos, para los mejores intereses de AFE, que es bueno considerar la venta de este predio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Según la información que nos brindó el señor

Presidente del Directorio, además de este predio que está ubicado al oeste del puerto, existe otro de unos 10.000 metros cuadrados al este, que en momentos de empezarse las obras del Puente Colonia-Buenos Aires --lo que iba a provocar un gran movimiento de mercancías-- podía ser utilizado, eventualmente, para la instalación de una estación de ferrocarril. Quisiera saber si en una manzana puede funcionar una estación de ferrocarril, incluyendo los depósitos.

SEÑOR CASTLETON.- Evidentemente, no se va a tratar de una estación igual a las que existían antiguamente, como las de la línea 329, que tenían 30 hectáreas.

Además, un poco más al este, contra la Zona Franca, hay otro lote propiedad de AFE que, junto con el que nos ocupa, permitiría instalar una estación sin ningún inconveniente. Hay que tener en cuenta que los terrenos que hoy tiene la Dirección de Hidrografía, ubicados al oeste de la entrada al puerto de Colonia, también son de AFE. Por esa razón, personalmente, no advierto una limitante demasiado grande en ese sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Castleton nos decía que era interesante la venta de este terreno porque implicaba una recaudación del orden del U$S 1:000.000. Además, lógicamente, quien va a a hacer un proyecto de urbanización deberá tener la aprobación de la Intendencia Municipal.

SEÑOR CASTLETON.- Por supuesto.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Se tiene conocimiento de que haya ofertantes? Si fuera así, ¿cuáles son las cantidades que ofrecen?

SEÑOR CASTLETON.- Hace unos meses apareció una oferta de una empresa argentina que era de unos U$S 20 por metro cuadrado. Quiere decir que estamos hablando de aproximadamente U$S 880.000. Obviamente, esto nos estimuló, vista la situación financiera que estamos viviendo, a favorecer el llamado a licitación. Nosotros pensamos que el predio debe tener un valor algo mayor, porque tiene una ubicación absolutamente privilegiada.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Presidente del Directorio de AFE nos decía que, en su momento, los proyectos que conocía con respecto a este predio bien se podían desarrollar en otras áreas. Por ejemplo, se hizo referencia a una reserva de fauna y a un aparcamiento de autos, que también puede ser subterráneo. También mencionó que las autoridades de Colonia no se habían puesto en contacto con el Directorio de AFE. Mi pregunta es si se recorrió el camino inverso, es decir, si al tener la iniciativa de vender este predio, el Directorio sugirió a la Intendencia Municipal de Colonia la posibilidad de que ésta lo comprara.

SEÑOR CASTLETON.- Quiero decir que tenemos una relación muy fluida con el señor Intendente Municipal de Colonia. Quizás el ofrecimiento no se haya formalizado por escrito, pero este es un tema que hemos conversado en repetidas ocasiones con él. Sin ir más lejos, hace unos 20 días le propuse al señor Intendente la posibilidad de buscar una solución en conjunto, a lo que se me respondió que era materialmente imposible para la Intendencia afrontar ese tipo de inversión en este momento. De manera que la Intendencia ha tenido todas las oportunidades para

acercarse a AFE y plantear cualquier tipo de alternativa en este tema. Quiero dejar también en claro que creo que informalmente, a nivel de la Intendencia Municipal de Colonia, no es mal vista esta alternativa, en tanto sea un adelanto desde el punto de vista de la infraestructura turística y no afecte la belleza de la ciudad histórica, que es necesario preservar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Rentas Generales aporta al mantenimiento del presupuesto de AFE una partida, que es propósito del Directorio y del Gobierno que vaya en disminución. Quisiera saber a cuánto asciende para 1994.

SEÑOR CASTLETON.- Cuando asumimos la Presidencia del Directorio de AFE, existía un subsidio operativo de aproximadamente US$ 11:900.000. Actualmente, esa partida es del orden de los U$S 4:000.000 anuales, que es una cantidad muy baja en relación con la estructura ferroviaria. Debo decir además que estamos cohabitando con una situación bastante infeliz que heredamos del Directorio que nos precedió. Aclaro que no se trata de una crítica; creo que quizás haya sido un error cometido sin intención. En AFE existe un contrato-programa que incluye una serie de variables, como por ejemplo, carga, personal, productividad, etcétera. Este contrato se calcula sobre un año base, que en este caso fue 1989. Sin embargo, este año fue absolutamente atípico, ya que en Paraguay hubo una cosecha de soja muy importante y ese país no tenía infraestructura ni sistema de transporte para absorberla. Actualmente, Paraguay industrializa el 60% de su cosecha de soja. Tal vez el señor Coronel pueda ampliar esta información, pero creo que en 1989 se trasportaron más de 650.000 toneladas de soja.

SEÑOR CORONEL.- Esta situación produjo un gran entusiasmo en el

Directorio, ya que se trataba de un transporte internacional que se hacía desde Montevideo a Paraguay y se introducía a la Argentina a través de Salto Grande. Esto podía hacer viable el puerto de Nueva Palmira, entre otros. Personalmente, trabajé mucho en el tema y concurrí a los grupos de trabajo de la Asociación Internacional de Ferrocarriles que se llevaban a cabo en las ciudades de Encarnación, Posadas, Concordia e incluso en Salto, donde hubo reuniones anuales de los cuatro países del MERCOSUR. En ellas se preveía que la soja y el algodón iban a ser transportados por esta vía y que podían salir también por Fray Bentos. Sucedió que en este tráfico somos marginales, ya que la primera salida se hace por un puerto brasileño, la segunda por el puerto argentino de Concordia y, en última instancia, por Fray Bentos, ya que este es el recorrido más extenso y este puerto tiene un castigo de U$S 8 o U$S 10 por tonelada, por tratarse de un puerto de ultramar. Esto origina que el transporte sea muy caro y que el puerto de Fray Bentos no sea competitivo actualmente. Un caso diferente es el de Nueva Palmira, ya que no tiene ese castigo y posee una salida más fluida para los buques de ultramar, pero este es otro tema sobre el que no vamos a abundar.

En resumen, ese transporte de soja no cristalizó, como pudo suponerse en un primer momento. Admito que al principio también creí que el futuro iba a ser muy promisorio, pero lamentablemente debo decir que los hechos no nos han dado la razón.

SEÑOR CASTLETON.- Como bien decía el señor Vicepresidente, el Directorio actuó de manera demasiado optimista y proyectó el tráfico sobre ingresos por encima del normal, que estaba en el orden de las 800.000 toneladas anuales. En ese momento, se calcularon unas 200.000

toneladas de soja por año, lo que no se materializó en absoluto. Desde esa fecha no hemos transportado un solo gramo de soja. Quiere decir que se hizo todo un contrato programa sobre esa base y todas las proyecciones financieras sobre determinado tonelaje a transportar, pero no se dieron las cifras de captación de carga y, por ende, de facturación de la empresa. Por lo tanto, tenemos que buscar la manera de solventar esta situación, dado que ya está firmado el contrato programa y recién podrá ajustarse en el próximo quinquenio. Este ha sido un enorme problema para este Directorio y nos ha llevado a ver con mucho entusiasmo este tema de la realización de activos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que esta conversación ha sido muy fructífera, no solamente por lo que nos hemos ilustrado en cuanto a la importancia del ferrocarril para nuestro país, sino también en particular por lo que se nos ha informado en cuanto al tema que nos había convocado.

Podemos apreciar que por parte del Directorio de AFE existe una necesidad económica, pero también se advierte la búsqueda de una salida que no se ciñe solamente a la venta a particulares. El propio Presidente del Directorio nos ha dicho que hace aproximadamente 20 días mantuvo una conversación con el señor Intendente, que también ve con buenos ojos el hecho de quedarse con el predio, aunque no tiene posibilidades para hacerlo. Mientras se lleva a cabo el llamado a licitación, se trata de compatibilizar los intereses de la comunidad coloniense con los del dueño del predio --que és el Directorio de AFE-- y sus necesidades. La Comisión cumple en informar a este Directorio que resolvió visitar el predio para conocerlo y hablar con la Comisión de Patrimonio Histórico de Colonia --la que había manifestado su preocupación-- y con el señor Intendente y representantes de la Junta Departamental para buscar una solución.

Estimo que con la exposición que ha hecho el Directorio de AFE a través de las expresiones del señor Castleton, es posible acceder a una salida aceptable para todos los que están involucrados en este tema.

SEÑOR MOREIRA GRAÑA.- Me gustaría saber si en los Pliegos del llamado a licitación existe algún condicionamiento con respecto al futuro de este predio.

SEÑOR CASTLETON.- No, señor senador.

SEÑOR CORONEL.- En ese sentido, debo agregar que el Pliego consiste en un simple remate por escrito y secreto basado en el monto económico y en la seriedad de la garantía del inversor. Esto quiere decir que no

puede presentarse cualquiera que no disponga de un sólido aval, aunque sencillamente ganará quien oferte más dinero. De todas maneras, existe la posibilidad de no adjudicar si se verifica otro tipo de solución, pero eso ya sería otro tema. Es importante tener en cuenta a esta humilde institución a la que a veces le piden mucho y no le dan nada a cambio.

SEÑOR CASTLETON.- Para ratificar las palabras del señor Coronel, Director de AFE, debo decir que es cierto que se le pide mucho al ente y se le da poco --aunque no soy la persona indicada para hacer esta afirmación--, porque creo que se ha hecho bastante, pero hay mucho más para realizar en el futuro.

Más allá de estos temas puntuales, lo que sí se está analizando es la utilidad del sistema ferroviario para toda la comunidad porque es un problema que debemos enfrentar. Al respecto, voy a tener oportunidad de comentar esta situación con mi sucesor en la Presidencia del Directorio --sea quien sea el Administrador--, que deberá tener sumo cuidado con las proyecciones financieras en el quinquenio y lograr los recursos necesarios para cumplir con sus fines.

En mi calidad de empresario, puedo decir que, desde el punto de vista de los costos, el ferrocarril, bien administrado, es altamente efectivo y la relación inversión-beneficio da muy buenos resultados para la comunidad. Durante muchos años existió el concepto de que el ferrocarril era una cosa vetusta que no servía para nada. Siempre y cuando se lo encare en forma lógica, ello no tiene por qué ser así. Ya que no voy a volver a esta Casa en mi calidad de Presidente del Directorio de AFE, consideré importante dejar planteada esta inquietud.

De todas maneras, debo admitir que cuando estuve trabajando en el Instituto Oribe, también era de los que creía que AFE se cerraba. Sin embargo, hoy estoy seguro de que el ferrocarril, bien organizado, es un elemento fundamental para el desarrollo del país, como ya lo fue en algún momento. Hemos pasado por una etapa triste, pero el ferrocarril puede y debe volver a ser un elemento importante dentro del transporte del Uruguay.

En resumen, creo que depende de nosotros que esto sea así.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de los señores representantes del Directorio de AFE.

(Se retiran los señores miembros del Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado)